



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 53]

नई दिल्ली, शुक्रवार, फरवरी 5, 2016/माघ 16, 1937

No. 53]

NEW DELHI, FRIDAY, FEBRUARY 5, 2016/MAGHA 16, 1937

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 27 जनवरी, 2016

सं. टीएमपी/41/2014-एनएमपीटी.— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास में शुष्क बल्क, ब्रेक बल्क और कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए पत्तन के स्वामित्व वाली 60-64 टन क्षमता की हारबर मोबाइल क्रेन (एमएचसी) के उपयोग के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के सम्बंध में प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश सं. टीएमपी/41/2014-एनएमपीटी दिनांक 21 मार्च, 2015 में निर्धारित दरों को शासित करने वाली शर्तें अधिसूचित करने के लिए न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/41/2014—एनएमपीटी

न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास

—

आवेदन

कोरम:

- (i). श्री टी.एस. बालासुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii). श्री रजत सच्चर, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(जनवरी, 2016 के 15वें दिन पारित)

यह मामला एनएमपीटी में शुष्क बल्क, ब्रेक बल्क कार्गो और कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए पत्तन के स्वामित्व वाली 60-64 टन क्षमता की हारबर मोबाइल क्रेन (एमएचसी) के उपयोग के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के सम्बंध में इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश सं. टीएमपी/41/2014-एनएमपीटी दिनांक 21 मार्च, 2015 में निर्धारित दरों को शासित करने वाली शर्तें अधिसूचित करने के लिए न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) से प्राप्त अनुरोध सम्बंधी मामला है।

2.1. इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएमपी/41/2014-एनएमपीटी दिनांक 21 मार्च 2015 द्वारा न्यू मेंगलूर पत्तन में शुष्क बल्क, ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन हेतु पत्तन के स्वामित्व वाली 60-64 टन क्षमता की एचएमसी के लिए किराया निर्धारित किया था।

2.2. यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि उक्त आदेश के पैरा 10 (xvii) में उल्लेख किया गया है कि एनएमपीटी ने प्रस्तावित दरों को शासित करने वाली शर्तों का प्रस्ताव नहीं किया था। इस प्राधिकरण ने कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) के स्वामित्व वाली और तैनात की गई एमएचसी के लिए प्रशुल्क हेतु प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा तैनात की गई एचएमसी के लिए प्रशुल्क हेतु शर्तें/टिप्पणियां निर्धारित की हैं। अतः, उक्त आदेश में एनएमपीटी को इस आदेश की अधिसूचना की तारीख के दो महीनों के

भीतर दरों को लागू करने को शासित करने वाली शर्तों के निर्धारण हेतु उपयुक्त प्रस्ताव दाखिल करने की सलाह दी गई थी। इसी बीच, 60-64 टन एमएचसी हेतु कार्यनिष्पादन से जुड़ा प्रशुल्क 13 अप्रैल 2015 को अधिसूचित उक्त आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया था।

3. एनएमपीटी ने अब उक्त आदेश के पैरा 10 (xvii) में प्रदत्त सलाह का उल्लेख करते हुए अपने ईमेल दिनांक 09 अक्टूबर, 2015 द्वारा इस प्राधिकरण से अनुरोध किया था कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पत्तन के स्वामित्व वाली 60-64 टन एचएमसी के मामले में आदेश सं. टीएमपी/41/2014-एनएमपीटी दिनांक 21 मार्च 2015 में निम्नलिखित शर्तें शामिल की जाएं:-

“(i). औसत बर्थ-दिवस आउटपुट की गणना के लिए सूत्र निम्नवत् है:

$$\frac{\text{एमएचसी द्वारा लादी गई/उतारी गई कुल मात्रा}}{\text{पोत शुरुआत से सम्पूर्ण होने तक पोत से लिया गया कुल समय}} \quad \times 24 \text{ घंटे}$$

- (ii). कार्गो की लदाई/उताराई के पूरा होने की शुरुआत से पोत हेतु औसत बर्थ-दिवस आउटपुट के अनुसार, क्रेन किराया प्रभार की उपयुक्त दर लादे गए/उतारे गए कार्गो की कुल मात्रा हेतु पत्तन उपयोक्ताओं से वसूली के लिए चयन की जाएगी।
- (iii). यदि एक एमएचसी दूसरे एमएचसी के साथ कार्य करता है, क्रेन के लिए बर्थ-दिवस आउटपुट एचएमसी लदाई मीटर द्वारा यथा प्रतिवेदित मात्रा द्वारा यथा प्रतिवेदित मात्रा के आधार पर निर्धारित किया जाएगा।
- (iv). पोत के बर्थ छोड़ने तक एक घंटे से अधिक के लिए क्रेन के खराब होने की स्थिति में, एमएचसी द्वारा प्रहस्तित मात्रा क्रेन कार्य घंटों से विभाजित और 24 से गुणा करते हुए ब्रेक-डाउन से पहले लादे/उतारे गए कार्गो को लेखा में लेते हुए निर्धारित की जाएगी।
- (v). एमएचसी पर अनारोप्य कारणों से एक ही बार में दो घंटों से अधिक के लिए एमएचसी के प्रचालन की रूकावटों के मामले में, पोत में क्रेन प्रचालन के कुल समय की गणना करते समय क्रेन के लिए उपयुक्त भत्ता स्वीकार किया जाएगा। 2 घंटों से कम के लिए एमएचसी की रूकावटों को उपर्युक्त प्रयोजन के लिए विचार में नहीं लिया जाएगा। एमएचसी पर अनारोप्य रूकावटों के लिए भत्ता स्वीकार नहीं किया जाएगा। एमएचसी के कार्य के दौरान लदाई/उताराई प्रचालनों में सभी रूकावटों को दैनिक पोत कार्यनिष्पादन रिपोर्ट में पोत के स्टीवडोर द्वारा प्रमाणित किए जाने की आवश्यकता होगी।
- (vi). एमएचसी की खराबी/अनिष्पादन की वजह से बर्थ से दूसरे बर्थ/लंगरगाह तक पोत का स्थानांतरण आवश्यक होने की स्थिति में पत्तन द्वारा स्थानांतरण प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा।
- (vii). औसत आउटपुट पर विवाद की स्थिति में, पत्तन न्यास का निर्णय अंतिम और बाध्यकारी होगा।”

4. चूंकि आदेश दिनांक 21 मार्च, 2015 में प्रदत्त सलाह से आए शर्तों को शामिल करने हेतु एनएमपीटी का अनुरोध और यह भी स्वीकार करते हुए कि प्रस्तावित शर्तें अन्य एचएमसी मामलों में निर्धारण के अनुसार हैं जैसाकि अनुवर्ती अनुच्छेदों में बताया गया है, यह जरूरी नहीं है कि संयुक्त सुनवाई की जाए अथवा इस मामले पर किसी परामर्श की शुरुआत की जाए।

5. एनएमपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 09 अक्टूबर, 2015 द्वारा प्रस्तावित शर्तों की अन्य महापत्तन न्यासों अर्थात् वीपीटी में आदेश सं. टीएमपी/21/2015-वीपीटी दिनांक 15 मई 2015, वीओसीपीटी में आदेश सं. टीएमपी/22/2007-टीपीटी दिनांक 30 दिसम्बर, 2009 पीपीटी में आदेश सं. टीएमपी/30/2014-पीपीटी दिनांक 28 नवम्बर 2014 और केपीटी में आदेश सं. टीएमपी/23/2011-केपीटी दिनांक 29 जून, 2011 में एमएचसी प्रभार अनुमोदित करते समय इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित शर्तों से तुलना की गई है। यह पाया गया है कि एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित एमएचसी के लिए किराया प्रभार को शासित करने वाली शर्तें पूरी तरह से केपीटी एवं अन्य महापत्तन न्यासों में एचएमसी के लिए निर्धारित शर्तों के अनुसार हैं सिवाय स्थानांतरण प्रभार से सम्बंधित एक शर्त। केपीटी के सिवाय अन्य महापत्तनों में, क्रेन प्रचालक से स्थानांतरण प्रभार की वसूली के अलावा रु0 1,00,000 का जुर्माना निर्धारित किया गया है, यदि एमएचसी की खराबी/अनिष्पादन की वजह से पोत का स्थानांतरण जरूरी हो जाता है। ऐसा वसूल किया गया स्थानांतरण प्रभार पोत एजेंट को वापिस किया जाना है जबकि जुर्माना पत्तन द्वारा रखा जाता है। इस निर्धारण के विपरीत, एनएमपीटी ने प्रस्ताव किया है कि यदि एमएचसी की खराबी/अनिष्पादन की वजह से बर्थ से दूसरे बर्थ/लंगरगाह तक पोत के स्थानांतरण के मामले में पत्तन द्वारा स्थानांतरण प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा। एनएमपीटी के मामले में, चूंकि उल्लिखित मामला पत्तन के स्वामित्व वाली एमएचसी के लिए है, इसलिए एमएचसी की खराबी/अनिष्पादन की वजह से पोत के स्थानांतरण के मामले में स्थानांतरण प्रभार वसूल नहीं करने की प्रस्तावित शर्त उपयुक्त दिखाई देती है और इसलिए पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित अनुमोदित किया गया है। यह शर्त 60 टन पत्तन स्वामित्व वाली एचएमसी के लिए केपीटी मामले में निर्धारण के अनुसार है।

6.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण एनएमपीटी में खंड 6.9-शुष्क बल्क, ब्रेक बल्क कार्गो और कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए 60-64 टन क्षमता की एचएमसी के किराये के लिए प्रभार के अधीन मौजूदा दरमानों में एनएमपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित शर्तों का समावेशन अनुमोदित करता है जैसाकि अनुबंध में दर्शाया गया है।

6.2. एनएमपीटी को सलाह दी जाती है कि तदनुसार संशोधन करें।

टी. एस. बालासब्रमनियम, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./143/15(351)]

अनुबंध

एनएमपीटी में खंड 6.9 – शुष्क बल्क, ब्रेक बल्क कार्गो और कंटेनरों के लिए 60–64 टन क्षमता की एचएमसी के किराये हेतु प्रभार के अधीन आदेश सं. टीएमपी/41/2014–एनएमपीटी दिनांक 21 मार्च, 2015 में मौजूदा दरमानों में पतन स्वामित्व वाली 60–64 टन एमएचसी के लिए प्रभारों से सम्बंधित निम्नलिखित शर्तें शामिल करें।

- (i). औसत बर्थ-दिवस आउटपुट की गणना के लिए सूत्र निम्नवत् है:

$$\frac{\text{एमएचसी द्वारा लादी गई/उतारी गई कुल मात्रा}}{\text{पोत शुरुआत से सम्पूर्ण होने तक पोत से लिया गया कुल समय}} \times 24 \text{ घंटे}$$

- (ii). कार्गो की लदाई/उतराई के पूरा होने की शुरुआत से पोत हेतु औसत बर्थ-दिवस आउटपुट के अनुसार, क्रेन किराया प्रभार की उपयुक्त दर लादे गए/उतारे गए कार्गो की कुल मात्रा हेतु पतन उपयोक्ताओं से वसूली के लिए चयन की जाएगी।
- (iii). यदि एक एमएचसी दूसरे एमएचसी के साथ कार्य करता है, क्रेन के लिए बर्थ-दिवस आउटपुट एचएमसी लदाई मीटर द्वारा यथा प्रतिवेदित मात्रा द्वारा यथा प्रतिवेदित मात्रा के आधार पर निर्धारित किया जाएगा।
- (iv). पोत के बर्थ छोड़ने तक एक घंटे से अधिक के लिए क्रेन के खराब होने की स्थिति में, एमएचसी द्वारा प्रहस्तित मात्रा क्रेन कार्य घंटों से विभाजित और 24 से गुणा करते हुए ब्रेक-डाउन से पहले लादे/उतारे गए कार्गो को लेखा में लेते हुए निर्धारित की जाएगी।
- (v). एमएचसी पर अनारोप्य कारणों से एक ही बार में दो घंटों से अधिक के लिए एमएचसी के प्रचालन की रूकावटों के मामले में, पोत में क्रेन प्रचालन के कुल समय की गणना करते समय क्रेन के लिए उपयुक्त भत्ता स्वीकार किया जाएगा। 2 घंटों से कम के लिए एमएचसी की रूकावटों को उपर्युक्त प्रयोजन के लिए विचार में नहीं लिया जाएगा। एमएचसी पर अनारोप्य रूकावटों के लिए भत्ता स्वीकार नहीं किया जाएगा। एमएचसी के कार्य के दौरान लदाई/उतराई प्रचालनों में सभी रूकावटों को दैनिक पोत कार्यनिष्पादन रिपोर्ट में पोत के स्टीवडोर द्वारा प्रमाणित किए जाने की आवश्यकता होगी।
- (vi). एमएचसी की खराबी/अनिष्पादन की वजह से बर्थ से दूसरे बर्थ/लंगरगाह तक पोत का स्थानांतरण आवश्यक होने की स्थिति में पतन द्वारा स्थानांतरण प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा।
- (vii). औसत आउटपुट पर विवाद की स्थिति में, पतन न्यास का निर्णय अंतिम और बाध्यकारी होगा।”

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 27th January, 2016

No. TAMP/41/2014-NMPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from New Mangalore Port Trust (NMPT) to notify the conditionalities to govern the rates prescribed in the Order No. TAMP/41/2014-NMPT dated 21 March, 2015 passed by the Authority regarding fixation of tariff for use of port owned 60-64 tonne capacity Mobile Harbour Crane (MHC) for Handling Dry Bulk, Break Bulk cargo and Containers at New Mangalore Port Trust, as in the Order appended hereto

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/41/2014-NMPT

New Mangalore Port Trust

—

Applicant

QUORUM

- (i). Shri. T. S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 15th day of January, 2016)

This case relates to request received from New Mangalore Port Trust (NMPT) to notify conditionalities to govern the rates prescribed in the Order No. TAMP/41/2014-NMPT dated 21 March, 2015 passed by this Authority regarding fixation of tariff for use of port owned 60-64 tonne capacity Mobile Harbour Crane (MHC) for Handling Dry Bulk, Break Bulk cargo and Containers at NMPT.

2.1. This Authority vide its Order No. TAMP/41/2014-NMPT dated 21 March, 2015 fixed the hire charge for 60-64 tonne capacity MHC owned by the port for handling the Dry Bulk, Break Bulk cargo and Containers at New Mangalore Port.

2.2 It is relevant here to mention that Para 10 (xvii) of the said Order, states that NMPT has not proposed conditionalities governing the proposed rates. This Authority has prescribed conditionalities / notes for the tariff for the MHC deployed by the authorized service providers as well as for the tariff for the MHC owned and deployed by the Kandla Port Trust (KPT). Therefore, the NMPT was, in the said Order, advised to file a suitable proposal for prescription of conditions governing the application of rates within two months of date of notification of this Order. In the meanwhile, Performance linked tariff for 60-64 tonne MHC was approved by this Authority in the said Order notified on 13 April 2015.

3. The NMPT has now vide its email dated 09 October, 2015 referring to the advice rendered at para 10 (xvii) of the said Order, requested this Authority to incorporate the following conditionalities in the Order No. TAMP/41/2014-NMPT dated 21 March, 2015 in respect of charges for Port owned 60-64tonnes MHC approved by this Authority:

- “(i). The formula for calculation of average berth-day output is as follows:

$$\frac{\text{Total Quantity loaded / unloaded by the MHC}}{\text{Total time taken from vessel commencement to completion}} \times 24 \text{ hours}$$
- (ii). According to the average berth-day output for the vessel from commencement to completion of loading / discharge of cargo, the appropriate rate of crane hire charge will be chosen for recovery from port users for the full quantity of cargo loaded / discharged.
- (iii). If one MHC works with another MHC, the Berth-day output for the crane will be ascertained on the basis quantity as recorded by the MHC load meter.
- (iv). In case of breakdown of the crane for more than one hour till the vessel leaves the berth, the quantity handled by MHC will be determined taking into account cargo loaded / discharged prior to break-down divided by crane working hours and multiplied by 24.
- (v). In case of stoppages of operation of MHC for more than two hours at a stretch for reasons not attributable to the MHC, appropriate allowance will be allowed to the crane while calculating the total time of crane operation in the vessel. Stoppages of MHC for less than 2 hours will not be taken into consideration for the above purpose. No allowance will be allowed for stoppages attributable to the MHC. All stoppages in loading / unloading operations during working of MHC are required to be certified by the Stevedore of the vessel in the daily vessel performance report.
- (vi). No shifting charge shall be levied by the port in case shifting of a vessel from berth to another berth / anchorage become necessary due to breakdown / non-performance of MHC.
- (vii). In case of dispute on the average output, the decision of the port trust will be final and binding.”

4. Since the request of NMPT for inserting conditionalities flows from the advice rendered in the Order dated 21 March 2015 and also recognizing that the proposed conditionalities are in line with prescription in other HMC cases as brought out in the subsequent paragraphs, it is not found necessary to have joint hearing or to initiate any consultation on this matter.

5. The conditionalities proposed by NMPT vide its letter dated 09 October, 2015 have been compared with the conditionalities prescribed by this Authority while approving the MHC charges at other Major Port Trusts viz. Order No. TAMP/21/2015-VPT dated 15 May, 2015 at VPT, Order No. TAMP/22/2007-TPT dated 30 December 2009 at VOCPT, Order No. TAMP/30/2014-PPT dated 28 November, 2014 at PPT, and Order No. TAMP/23/2011-KPT dated 29 June, 2011 at KPT. It is found that the conditionalities governing the hire charge for MHC proposed by NMPT are exactly in line with conditionalities prescribed for HMC in the KPT as well as in other Major Port Trusts except for one condition relating to Shifting charge. At other Major Ports except KPT, the penalty of ₹1,00,000 is prescribed in addition

to recovery of shifting charge from the crane operator, if shifting of a vessel becomes necessary due to breakdown/ nonperformance of the MHC. The shifting charge so recovered is to be refunded to the vessel agent while penalty is retained by the port. As against this prescription, the NMPT has proposed that no shifting charge shall be levied by the port in case shifting of a vessel from berth to another berth / anchorage become necessary due to breakdown / non-performance of MHC. In the case of NMPT, since the matter referred is for port owned MHC, the proposed conditionality of not levying shifting charges in case of shifting of a vessel due to breakdown / nonperformance of the MHC is found to be appropriate and hence approved as proposed by the Port. This condition is in line with prescription in the KPT case for 60 tonne port owned MHC.

6.1. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves insertion of the conditionalities as proposed by the NMPT in the existing Scale of Rates under Section 6.9. - Charges for hire of 60-64 tonne capacity MHC for Handling Dry Bulk, Break Bulk cargo and Containers at NMPT as shown in the **Annex**.

6.2. The NMPT is advised to amend its Scale of Rate accordingly.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT-III/4/Exty./143/15(351)]

ANNEX

Insert the following conditionalities relating to charges for Port owned 60-64tonnes MHC in the existing Scale of Rates in the Order No.TAMP/41/2014-NMPT dated 21 March, 2015 under Section 6.9.-Charges for hire of 60-64 tonne capacity MHC for Handling Dry Bulk, Break Bulk cargo and Containers at NMPT

- (i). The formula for calculation of average berth-day output is as follows:

$$\frac{\text{Total Quantity loaded / unloaded by the MHC}}{\text{Total time taken from vessel commencement to completion}} \times 24 \text{ hours}$$
- (ii). According to the average berth-day output for the vessel from commencement to completion of loading/discharge of cargo, the appropriate rate of crane hire charge will be chosen for recovery from port users for the full quantity of cargo loaded / discharged.
- (iii). If one MHC works with another MHC, the Berth-day output for the crane will be ascertained on the basis quantity as recorded by the MHC load meter.
- (iv). In case of breakdown of the crane for more than one hour till the vessel leaves the berth, the quantity handled by MHC will be determined taking into account cargo loaded / discharged prior to break-down divided by crane working hours and multiplied by 24.
- (v). In case of stoppages of operation of MHC for more than two hours at a stretch for reasons not attributable to the MHC, appropriate allowance will be allowed to the crane while calculating the total time of crane operation in the vessel. Stoppages of MHC for less than 2 hours will not be taken into consideration for the above purpose. No allowance will be allowed for stoppages attributable to the MHC. All stoppages in loading / unloading operations during working of MHC are required to be certified by the Stevedore of the vessel in the daily vessel performance report.
- (vi). No shifting charge shall be levied by the port in case shifting of a vessel from berth to another berth / anchorage become necessary due to breakdown / non-performance of MHC.
- (vii). In case of dispute on the average output, the decision of the port trust will be final and binding.